

「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」（中間とりまとめ（案））に対する県民意見の募集結果及びそれに対する考え方

1 意見募集期間

令和7年9月25日（木）から令和7年10月24日（金）まで

2 意見提出状況

提出人数 1人

提出件数 9件

3 御意見の概要及び御意見に対する考え方

番号	頁数	御意見の概要	考え方
1	P 1	「愛知県において、現在までに法の対象事業 20 件、条例の対象事業 16 件の審査・指導が行われ」とあるが、審査・指導の結果、事業を廃止したのは何事業かを示してください。 環境省は「環境影響評価情報支援ネットワーク」の「環境アセスメント事例：統計情報」で手続実施 387 件、手続終了 363 件、手続中止(政令に基づく事業廃止の通知、公告)129 件と公表しています。 また、その内訳も「環境アセスメント事例:事例情報一覧」の「手続段階」で「事業廃止」を公表した 事例として、15 岩手県の(仮称)久慈・九戸風力発電事業、17 和歌山県の(仮称)紀の川風力発電事業、20 山口県の(仮称)白滝山ウィンドファーム更新事業、21 宮崎県の(仮称)日之影町風力発電事業などの風力発電事業の廃止をはじめ、26 岩手県の太平洋セメント大船渡発電所 1 号発電設備建設計画、40 沖縄県の一般国道 329 号沖縄バイパス建設事業、89 神奈川県川崎都市計画都市高速鉄道第 1 号川崎縦貫高速鉄道線建設事業、93 千葉県の市原火力発電所建設計画、94 千葉県の(仮称)蘇我火力発電所 建設計画、176 神奈川県川崎天然ガス発電所 3・4 号機増設計画などがあります(No.1~No.1000 までの例)。このように分かりやすい公表をしてください。	審査・指導の結果、廃止した事業はございません。

2	P 1	「愛知県において、現在までに法の対象事業 20 件、条例の対象事業 16 件の審査・指導が行われ」とありますが、国の対象事業が 20 件だけとが限定され、県独自の対象事業が同程度の 16 件だったことが判明しました。国のアセス対象事業を拡大するよう、国に要請していただきたい。	今回募集した「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」（中間とりまとめ（案））に対する御意見ではありませんので、回答を控えさせていただきます。
3	P1	今回の諮問は「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」と事業規模に限定されていますが、いっせい行動の要請も参考に、アセス対象事業そのものの追加を諮問をしてください。 愛知の住民いっせい行動 2025 :道路公害反対愛知県民会議 9-①で、『名古屋市の山手植田線、八事天白溪線などが閑静な住宅地を通過することで、道路公害を心配する声が上がっています。現実にはこれらの道路は 2 車線であり住居系のため、道路に面する地域の騒音環境基準さえも超えることが確実です。こうした道路でも環境影響評価を行うため、県アセス条例の対象「車線の数 4 以上、かつ、長さが 1 キロメートル以上」※を「車線の数 2 以上、かつ、長さが 500 メートル以上(都市計画決定後 20 年以上経過した道路を含む)」に改正してください。さいわい、これらの道路は現計画の廃止ということで収まりましたが、今後とも、2 車線道路で問題が出てくる可能性があるため、環境影響評価対象の規模を「道路：2 車線以上」と改正してください。 また、名古屋都市高速道路の出入り口の追加が環境影響評価対象外だとされ、正式な環境影響評価は行なわれなかったが、地元説明や市議会の説明に必要として名古屋市の依頼により、名古屋高速道路公社は環境予測を行い、それで説明会を行ない、都市計画変更も行いました。ところが、名古屋高速道路公社は 2024 年 6 月に、都心アクセス関連事業(新洲崎先地区、黄金地区、栄・丸田町地区)では、騒音予測結果に誤りがあると公表しました。問題は基本的には高速道路の出入り口の追加が環境影響評価対象外になっていることです。 高速道路の出入口が追加計画されれば、交通量・環境への影響が大きく変化するため、都市計画法でも変更の対象となっており、環境影響評価が対象外なのは不可思議で、解決すべきです。』 この要請に対する知事（回答）（環境局環境政策部環境活動推進課）は「愛知県環境影響評価条例の対象事業については、愛知県環境審議会の答申を踏まえて設定しています。」だけです。知事の諮問が無ければ基本的に答申はあり得ず、答申がないというのは理由になりません。事務局として、要請の内容を理解し、諮問すべきかどうかどう判断したのかを記載してください。 ※ 「車線の数 4 以上、かつ、長さが 7.5 キロメートル以上」の誤り。	今回募集した「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」（中間とりまとめ（案））に対する御意見ではありませんので、回答を控えさせていただきます。

4	P1	「法や条例が施行されて以降、愛知県において、現在までに法の対象事業 20 件、条例の対象事業 16 件の審査・指導が行われ」とありますが、予測に間違いがある例が散見されます。 中部電力は新名古屋火力発電所（7,8 号系列）環境影響評価準備書 1993 に対する意見で「騒音予測点 8 は 70 ホンであり (p659)、夜間の規制基準値そのものである。その近くの敷地境界線では 70 ホンの規制基準値をこえることが確実である。」と試算値まで示したのに、最後の評価書直前まで誤りを認めず、評価書で防音対策を追加してアセスを切り抜けました。これは意見書を真剣に検討すれば当初から判明したことです。 愛知の住民いっせい行動 2025：道路公害反対愛知県民会議 9-②で『名古屋高速道路公社は 2024 年 6 月 21 日に「名古屋高速道路公社で進めている都心アクセス関連事業(新洲先地区、黄金地区、栄・丸田町地区)では、事業説明会等で説明した騒音予測結果に誤りがありましたので予測結果及び環境保全対策の一部を訂正させていただきます。今回の事案について、再発防止の徹底に努めてまいります。』と記者発表しています。 その内容は、「再予測の結果は、新洲先地区では最大 7dB、黄金地区では最大 5dB、栄・丸田地区では最大 3 dB 増加しますが、いずれの地区においても必要な環境保全対策を講じることで県境基準を満足しています。」というひどい間違いで、遮音壁の追加まで必要な事態でした。裏アセス（環境影響評価対象ではないとして手続はしないが、環境影響評価と同様に予測、評価をし、説明会資料等に行っている）の結末です。 名古屋高速道路公社の騒音予測業務再発防止検討会(2024 年 9 月 1 日)では、①計算プログラムブラックボックスの可視化として、「入力データ、計算過程、出力データの関係性及び受注者の照査状況が分かる資料の提出について、設計図書（特記仕様書）に記載し、公告段階からの条件として明示する」と定めています。②各プロセスにおける照査・審査の強化、③適正な工程管理と照査・審査期間の確保、④職員の能力向上等とし「今後の騒音予測業務並びに予測計算・解析等を要するその他の業務委託にも適用し、再発防止の徹底を図る。」としています。 県としても、環境影響評価審査会、事務局でこうした間違いが発生しないようなチェック体制をとって、環境影響評価条例に追加してください。』 この要請に対する知事（回答）（環境局環境政策部環境活動推進課）は「本県では、事業者が作成した環境影響評価図書について、適切に審査を行ってまいります。」だけです。具体的事実を示され、どのように適切な審査をするかが問われているのですから、適切な審査方法を具体化してください。	今回募集した「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」（中間とりまとめ（案））に対する御意見ではありませんので、回答を控えさせていただきます。
---	----	--	---

5	P1	「愛知県において・・・環境影響評価制度は環境に関する重要な施策として定着し、環境の保全に配慮した事業の実施の確保に一定の成果を挙げてきた。」とありますが、国の制度にはない「公聴会」の問題点が記載されていません。 愛知の住民いっせい行動 2025：道路公害反対愛知県民会議 9-③で、『名岐道路、中部空港増設、知多火力で、環境影響評価条例に基づく公聴会が開催されましたが、我々が準備書への意見書を提出し、事業者の見解が示されました。制度上はこれで終了ですが、この準備書の見解は、方法書の見解を繰り返すことが多く、意見に対する真摯な見解とは言えないことが多いため、公聴会でこの問題点を指摘しましたが、当然ながら事業者の再見解は示されません。 しかし名古屋市環境影響評価条例では、第 21 条（公聴会の開催等）で「当該見解書について・・・意見を聴くため、・・・速やかに、公聴会を開催するものとする。・・・公聴会の開催を予定する日の 45 日前までに・・・告示するものとする。・・・事業者は・・・公聴会において陳述された意見について見解を述べることができる」と定めており、準備書への意見に対する見解を公表し、45 日以上経過後に公聴会を開催し、陳述意見に事業者の見解を述べさせている。愛知県環境影響評価条例ではこの点が不明確で、時には準備書への意見と同じことを繰り返すことになります。明確に準備書意見への見解に対する批判と、事業者の再見解を述べるように、愛知県環境影響評価条例の改正をしてください。』 この要請に対す知事（回答）（環境局環境政策部環境活動推進課）は「愛知県環境影響評価条例に基づく公聴会は、準備書について環境の保全の見地からの意見を有する者の意見を聴くために開催しております。」と、アセス条例の改正を要請されながら、アセス条例を引用するだけの回答ではいけません。しっかり要請文を読み直してください。	今回募集した「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」（中間とりまとめ（案））に対する御意見ではありませんので、回答を控えさせていただきます。
---	----	---	---

6	P1	「愛知県において・・・環境影響評価制度は環境に関する重要な施策として定着し、環境の保全に配慮した事業の実施の確保に一定の成果を挙げてきた。」とありますが、環境配慮書で、事業の必要性。採算性が検討されていない例が多く見られます。 例えば、道路建設事業（名岐道路 2019/9～、浜松湖西豊橋道路 2021.12～、名古屋三河道路 2025.03～、一宮西港道路 2025.8～）で将来人口が減少することを考慮せず、交通需要が今まで通り増加するという前提です。 また、計画が確定してから採算性を確認するので配慮書では不用と見解を述べ、B(効果)/D<費用>が見合うものかの検討もしていません。しかし、国土交通省令（道路事業に係る・・・指針等を定める省令）第 20 条では、方法書の作成について「環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定するに当たっては、・・・次に掲げる情報を把握しなければならない。・・・ホ・・・設計速度、計画交通量及び構造の概要」とあり、方法書作成にあたり、計画交通量と構造を把握することが求められており、計画交通量を準備書に記載すればいいというわけではありません。計画交通量に見合う建設費なのかは常に確認する必要があります。 さらに、環境省の「環境アセスメント制度のあらまし(パンフレット)」でも「環境アセスメントとは？ 開発事業による環境影響を防止するためには、事業の内容を決めるに当たって、事業の必要性や採算性だけでなく、環境の保全についてもあらかじめよく考えていくことが重要となります。」p 1 として、必要性や採算性は当然のこととし、それに加えて環境の保全を掲げています。	今回募集した「愛知県環境影響評価条例の対象事業の規模に係る要件の見直しについて」（中間とりまとめ（案））に対する御意見ではありませんので、回答を控えさせていただきます。
---	----	---	---

7	P 2	「水素、アンモニア、都市ガス及び天然ガスは、石炭、重油等の燃焼時と比較して、二酸化炭素の排出が少なく地球温暖化対策に資する」とあり、アンモニア等が CO2 排出量が少ないととらえがちですが、最近はライフスタイル全体で考える必要が叫ばれています。少なくとも「水素、アンモニア、都市ガス及び天然ガスは」を「水素、アンモニア、都市ガス及び天然ガスの燃焼時には」と文章を正確にしてください。水素、アンモニア、都市ガス及び天然ガスの製造時、運搬時の CO2 排出量は非常に大きくなる可能性があります。 例えば、2022 年 11 月 21 日：JERA の記者発表で、碧南火力 4 号機燃料を 20% アンモニアに転換する計画を現実にするため、日本郵船、商船三井と覚書を締結したと公表されましたが、年間最大 50 万トンと国内のアンモニア消費量は約 106 万トン(2021 年)の半分を占めます。サプライチェーン(供給)も含めた構築、拡大に努めるということで、「原則としてアンモニア製造時の CO2 は発生しない、もしくは回収・貯留されていること」が条件ですが、運搬時の CO2 排出は防止できません。	御意見を踏まえ、「水素、アンモニア、都市ガス及び天然ガスは、石炭、重油等と比較して、燃焼時、二酸化炭素の排出が少なく地球温暖化対策に資する」と修正します。
8	P3	「窒素酸化物以外のばい煙の排出が見込まれず大気質への環境影響が低減されるとともに、二酸化炭素の排出低減により地球温暖化防止対策に資することから、環境負荷低減燃料(仮称)のみを使用する工場等の新設又は増設の事業について、対象事業の規模に係る要件を引き上げることが適当である。」とありますが、窒素酸化物以外のばい煙の排出が見込まれずとは、NOx はそのままと理解できます。要は、SPM などは排出されないが、NOx はそのまま、ないしはそれ以上の場合があるため、対象事業の規模に係る要件を引き上げることが慎重に見直すべきです。NOx の排出量、SPM の排出量、CO2 の排出量のデータを示してください。そんなデータも確認しないような審議をしたのですか。 また、国の環境影響評価制度との整合性はどうなるのですか。国のアセス対象になるのに県のアセス対象外という例が出てくるのですか。	愛知県環境審議会総合政策部会(第 2 回)(令和 7 年 8 月 8 日開催)資料 1 で示したとおり、愛知県における固定発生源からの窒素酸化物の総排出量は減少傾向にあります。 また、燃料種別ごとの大気汚染物質の排出量についても同時に示すとともに、火力発電所における燃料アンモニア転換実証試験において、窒素酸化物の排出量が石炭専焼時と比較して同等以下であったことを確認しております。 なお、環境影響評価法においては、工場又は事業場の新設又は増設の事業を環境影響評価の対象事業としておりません。

9	P3	「環境負荷低減燃料(仮称)のみを使用する工場等の新設又は増設の事業の規模に係る要件は 1 時間当たりの燃料使用量等を 20 トンとすることが適当である。」と決めた根拠が不明です。 条例のアセス対象は、工場の「新設又は増設の事業」を定め、「燃料使用量等」が「1 時間当たり 11.25 トン以上等」(等は特定排水)としています(p24~12 行目:正確には「燃料使用量 11.25t/h 以上又は特定排水の量 7,500m³/日以上」となっています)。 燃料使用量等を、類似事業の火力発電所が 11.25 t/時以上をアセス対象としているおり、これは燃料使用量が 19.9t/時である理由だけで、現行の工場等の新設又は増設の対象事業 11.25 t/時を 20t/時に大幅緩和する案は、いくら環境負荷低減燃料だとしても認めがたいものです。このような規模の根拠があいまいなまま環境影響評価条例を変更しないでください。	規模に係る要件の見直しに当たっては、条例の他の対象事業との整合性に留意することとし、ばい煙の発生による環境影響の観点から類似する火力発電所の設置又は変更の工場の事業における燃料使用量を参考に設定しました。
---	----	--	---